

LA MULTIPLICATION DES CONTESTATIONS LOCALES

Au pays des frondes contre les projets « inutiles »

Des dizaines de collectifs de citoyens contestent la destruction des terres agricoles et de l'environnement

Vraie bombe pour les nombreuses collectivités territoriales qui attendent de voir se réaliser leurs projets d'infrastructures de transports, le rapport remis par Philippe Duron au gouvernement, jeudi 27 juin, est une aubaine pour ceux qui s'opposent au bétonnage du territoire. Le député socialiste du Calvados préconise la fin du « tout-TGV » et du « tout-autoroutes », et propose notamment le report (l'abandon?) de nombreux projets de lignes à grande vitesse, comme Bordeaux-Hendaye, ou de tronçons d'autoroutes, tel l'A51 entre Gap et Grenoble, contestés localement.

Cette proposition de révision des schémas de transports, dont le premier ministre Jean-Marc Ayrault a dit qu'il partageait « le diagnostic précis », suffira-t-elle à calmer la contestation des collectifs locaux formés contre ces projets qu'ils jugent inutiles, voire néfastes? Pour quelques-uns d'entre eux peut-être, mais la fronde ne concerne pas uniquement les grandes infrastructures de transports.

Centres commerciaux, équipements sportifs, centrales à gaz, projets d'exploitation de gaz de schiste, déchetteries géantes: les batailles se mènent contre les projets les plus « modestes », comme le golf gardois de Saint-Hilaire-de-Brethmas, jusqu'aux plus ambitieux, tel l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique). Parfois avec pour seule préoc-

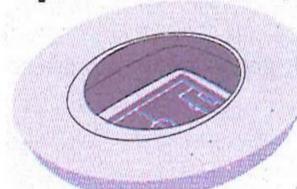
25 dossiers parmi les plus emblématiques



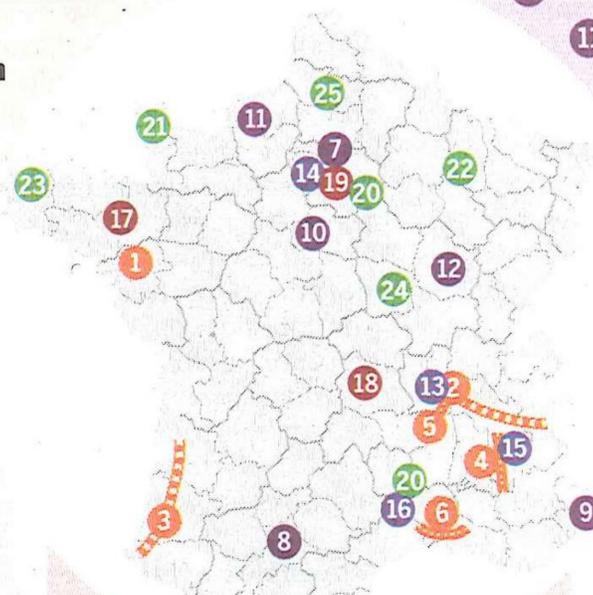
Infrastructures de transport

- 1 Aéroport de **Notre-Dame-des-Landes**
- 2 Ligne ferroviaire **Lyon-Turin**
- 3 Ligne à grande vitesse (LGV) **Pays basque**
- 4 Autoroute A51 **Gap-Grenoble**
- 5 Autoroute A45 **Saint-Etienne-Lyon**
- 6 Quatre voies Liaison est-ouest (entre A7 et A9) : **Avignon**.

Sport et loisirs



- 13 Grand stade de l'**Olympique lyonnais**
- 14 Agrandissement du centre d'entraînement du **PSG**
- 15 Center Parcs en **Isère**
- 16 Golf dans le Gard à **Saint-Hilaire-de-Brethmas**



Déchets

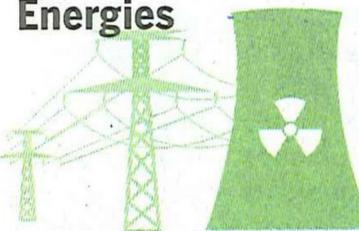
- 17 Centre de traitement et de stockage des déchets à **Brocéliande**
- 18 Incinérateur à **Clermont-Ferrand**
- 19 Centre de tri et méthanisation à **Romainville**

Activité économique

- 7 Triangle de **Gonesse** (Ile-de-France) : Europa City
- 8 Val Tolosa, près de **Toulouse**
- 9 Eco Vallée, près de **Nice**
- 10 Projet de Décathlon près d'**Orléans**
- 11 Ferme des Bouillons, près de **Rouen**
- 12 Ecoquartier sur des terres maraîchères à **Dijon**



Energies



- 20 Mobilisation en **Seine-et-Marne** et dans le **sud de la France** contre l'exploitation d'huile et de gaz de schiste
- 21 Ligne très haute tension (THT) dans le **Cotentin**
- 22 Enfouissement des déchets nucléaires à **Bure**
- 23 Centrale électrique au gaz de **Landivisiau**
- 24 Scierie couplée à un incinérateur dans le **Morvan**
- 25 Ferme dite des 1 000 vaches en **Picardie**

SOURCE : LE MONDE

cupation de s'opposer à la dégradation de son environnement personnel – à l'image du mouvement Nimby (Not in my Backyard – « Pas dans mon arrière-cour » !) présent

dans d'autres pays –, mais le plus souvent pour défendre une autre idée de l'intérêt collectif, du développement économique et de l'utilisation des fonds publics.

Quand des dizaines de milliers de personnes se rassemblent dans le bocage nantais pour dire non à Notre-Dame-des-Landes (NDDL), le message va au-delà de l'opposition

à ce seul projet. La création de ZAD – zones d'aménagement différé, rebaptisée « zones à défendre » par les occupants de NDDL – est devenue le signe commun de ces révol-

tes. Militants écologistes, altermondialistes, libertaires, syndicalistes paysans ou enseignants, novices de la contestation ou vétérans du Larzac des années 1970 : ils défendent le maintien d'espaces agricoles et contestent les modes de décision d'un pouvoir jugé trop centralisé.

Zèle des élus

Soixante mille hectares de terres agricoles disparaissent chaque année. Soit, au bout de sept ans, l'équivalent de la superficie moyenne d'un département. Cette réalité forme le terreau des contestations attisées par le zèle d'élus qui, mis en concurrence par la multiplication des niveaux de gouvernance, rivalisent de projets « marqueurs de leur territoire ».

Comment garder la maîtrise de son environnement? Les occupations pour empêcher une quatre-voies ou l'extraction de gaz de schiste sont devenues une façon de se faire entendre et ouvrent la perspective d'une possible victoire contre les pouvoirs publics. « Beaucoup se retrouvent impuissants face à la perte de leur emploi décidée ailleurs, alors que dans ces luttes, ils savent pouvoir gagner, car ils sont là, ils occupent le terrain », estime José Bové, député européen Europe Ecologie-Les Verts et figure des luttes du Larzac. ■

REMI BARROUX

Sur Lemonde.fr
Voir nos reportages.

Reportage

Lyon
Correspondant

« Au départ, c'était le coup de gueule d'une dizaine de riverains qui ne voulaient pas de ça chez eux », raconte Didier Paulin, 50 ans. Ce directeur technique d'entreprise n'est pas un militant dans l'âme. Mais depuis que le club de l'Olympique lyonnais (OL) a choisi de construire son « grand stade » à Décines (Rhône) – l'un des sites d'accueil pour l'Euro 2016 – à quelques dizaines de mètres de son pavillon, sa vie a changé.

Didier Paulin passe plusieurs heures par semaine à animer l'association Carton rouge, créée en mai 2007. Première source d'opposition à ce stade de 58 000 places espéré à l'horizon 2015, l'association revendique aujourd'hui 400 adhérents. Et se montre très active : manifestations, blocages du tramway et de la rocade qui longe le site d'une quarantaine d'hectares, à l'est de l'agglomération lyonnaise... « On a été un déclencheur d'un questionnement beaucoup plus lar-



Le chantier de construction du futur stade des Lumières à Décines, le 4 juin. MAXIME JEGAT/IP3

ge, un révélateur sur les dysfonctionnements de notre société », estime Didier Paulin.

Après Carton rouge, une trentaine d'autres associations se sont fédérées dans une même opposition à un futur stade qui n'est pas seulement un projet d'équipement sportif. Ses promoteurs le comparent à l'Allianz Arena de Munich, avec ses boutiques, ses hôtels, son économie. Au fil des mois, des enquêtes publiques, des recours et des pétitions, la réflexion s'est élargie. « Ce qui nous a choqués, c'est cette façon d'utiliser la notion d'intérêt général en faveur d'un stade privé, en utilisant la communication et les médias pour faire taire notre voix », dit Franck Buronfosse, 47 ans, président de Carton rouge. Dans sa maison toute proche du chantier en préparation, cet agent d'EDF, syndicaliste depuis quelques années, sent bien que « les citoyens ne supportent plus la mainmise des politiques sur des décisions qui les concernent directement. »

Carton rouge avait obtenu 4 000 signatures pour réclamer un référendum local, soit plus du quart de l'électorat de Décines. Refus de la mairie, désagréable sensation de ne pas être entendu. Les opposants ont toutefois obtenu le

soutien de Philippe Meunier, député (UMP) de la circonscription. « Une fois les élections passées, les politiques se font rares, ils vont revenir avec les municipales », prédit Franck Buronfosse.

L'exemple de Notre-Dame-des-Landes est dans tous les discours. Au déficit démocratique s'ajoute l'impression d'une utilisation détournée des finances publiques alors que le tour de table du financement privé du projet, évalué à 400 millions d'euros, n'est pas officiellement connu.

Au déficit démocratique s'ajoute l'impression d'une utilisation détournée des finances publiques

En dépit des recours juridiques, le chantier du terrassement a été lancé. « Cette politique des grands travaux, ce n'est pas du développement économique », estime Etienne Tête, conseiller régional Europe-Ecologie-Les Verts. Le foot crée peu d'emplois, en réalité. Ici on voudrait mettre les finances publiques à contribution pour 3 000 places de plus par rapport à l'actuel stade

de l'OL à Gerland ».

Ancien adjoint de Gérard Collob, le maire de Lyon qui soutient à fond le projet du grand stade, Etienne Tête est désormais son adversaire. Selon lui, l'investissement public destiné à accompagner le projet sportif va bien au-delà des 200 millions d'euros prévus dans la réalisation d'échangeurs routiers ou de prolongement de ligne de tram. L'élu vert craint aussi des opérations foncières réalisées sur le dos des collectivités. Selon le calcul des opposants, le site s'étendrait sur 110 hectares, au total.

En amont du terrain où travaillent des engins, une vingtaine de jeunes ont élu domicile sur une butte boisée à proximité du chantier du grand stade. « C'est l'occupation des terres contre un projet de bétonnage » résume celui, la trentaine, qui se fait appeler Castor.

« Ici pas de chef ni de maman » proclame une pancarte. Ce village aux cabanes disséminées dans les bois et les clairières fait désormais partie des « zones à défendre » (ZAD) réparties sur le territoire national. On y passe, on s'y fixe à loisir. Décines, avec son grand stade, est désormais l'une des étapes de ce « chemin de Compostelle » écolo-libertaire. ■

RICHARD SCHITTLY

LA MULTIPLICATION des mouvements de protestation à travers la France contre les projets d'aménagement est le signe d'un malaise croissant à l'égard des mécanismes de décision collective. Le principal d'entre eux est l'enquête d'utilité publique. Son principe, introduit en 1834 pour consulter les propriétaires visés par une procédure d'expulsion, a été profondément réformé en 1983 par Huguette Bouchardeau, alors ministre de l'environnement.

Mais, observe Jean-Michel Fourniau, chercheur à l'Institut français des sciences et des technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), « le problème est que l'enquête intervient en fin de processus, quand la décision est prise ». De surcroît, souligne Françoise Verchère, conseillère générale (Parti de gauche) de Loire-Atlantique, « l'administration organise souvent un "saucissonnage" des enquêtes publiques, afin d'empêcher une vision globale du projet ». Il arrive aussi que les données communiquées lors de l'enquête se révèlent a posteriori fallacieuses, ce qui signifie que le public a été trompé.

« Défiance »

Les limites de l'enquête d'utilité publique ont été perçues depuis près de vingt ans. Cela a conduit à la mise en place de la procédure de débat public par la loi Barnier de 1995, qui créait une commission nationale du débat public (CNDP) sur des grandes infrastructures. Elle a organisé environ 70 débats, selon trois grands principes : la transparence de l'information, la nécessité d'un débat argumenté, la représentation équitable des différents acteurs. Cela a pu faire annuler des projets (comme l'autoroute A32 entre Metz et Nancy) ou les modifier (enterrement de lignes à très haute tension). « L'intérêt du débat public est qu'en principe on discute de l'intérêt du projet tôt dans le processus de décision », dit Loïc Blondiaux, chercheur en science politique à l'université

Paris-I. Mais, en pratique, cela ne se fait pas, le projet est souvent décidé en amont, surtout pour le nucléaire. »

Ainsi, un débat public avait eu lieu en 2006 sur les déchets nucléaires, concluant à la nécessité de stocker les déchets en surface ou proche de la surface. Le choix avait été balayé par les parlementaires dans la loi de juin 2006, imposant celui de l'enfouissement en profondeur. « On avait été bafoués », dit Michel Marie, du Collectif contre l'enfouissement des déchets radioactifs (Cedra), comment croire ensuite au débat ? C'est que, observe Christian Leyrit, président de la CNDP, « l'articulation entre démocratie participative et démocratie représentative reste compliquée ».

Au-delà des procédures, dit M. Leyrit, « il s'est développé une défiance des citoyens envers les institutions et l'Etat ». « La confiance dans l'utilité alléguée des projets est devenue très mesurée », observe Loïc Blondiaux. Pour Françoise Verchère, « les citoyens découvrent assez vite que nombre de projets ne sont pas réellement d'utilité publique, alors que, par exemple, la création d'écoles est toujours bien acceptée, parce que l'utilité ne fait pas de doute. »

Et puis, plus largement, des divergences de fond existent souvent entre les promoteurs des projets et leurs contradicteurs : « Le changement climatique est un bon exemple, dit Jean-Michel Fourniau, soit on tire la conséquence du fait que la crise climatique est d'origine anthropique, soit on le conteste. A un moment, on ne peut plus discuter. Le projet local n'est plus le cœur du sujet. Faire un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, c'est favoriser un mode de développement. »

Y a-t-il des remèdes à cette crise de la décision ? Sans doute : les méthodes de conférence de citoyens ou d'assemblée citoyenne ont fait leurs preuves. Mais il y faut un ingrédient indispensable : le désir des responsables d'entendre les citoyens. ■

HERVÉ KEMPF

QSP - CESSATIONS DE GARANTIE

LOI DU 2 JANVIER 1970 - DECRET D'APPLICATION N° 72-678 DU 20 JUILLET 1972 - ARTICLES 44

QBE FRANCE, sis Etoile Saint-Honoré - 21 Rue Balzac - 75406 Paris Cedex 08 (RCS Paris 414 108 708), succursale de QBE Insurance (Europe) Limited, Plantation Place dont le siège social est à 30 Fenchurch Street, London EC3M 3BD, fait savoir que, la garantie financière dont bénéficiait la :

BEMMAG SARL
7 Avenue Georges Clémenceau
44500 LA BAULE
RCS: 477 967 590

depuis le 1^{er} janvier 2011 pour ses activités de : GESTION IMMOBILIERE cessera de porter effet trois jours francs après publication du présent avis. Les créances éventuelles se rapportant à ces opérations devront être produites dans les trois mois de cette insertion à l'adresse de l'Etablissement garant sis Etoile Saint-Honoré - 21 Rue Balzac - 75406 Paris Cedex 08. Il est précisé qu'il s'agit de créances éventuelles et que le présent avis ne préjuge en rien du paiement ou du non-paiement des sommes dues et ne peut en aucune façon mettre en cause la solvabilité ou l'honorabilité de la SARL BEMMAG.

« Notre-Dame-des-Landes, comme le Larzac hier, est le totem de nos inquiétudes »

Questions à... Jean Viard, sociologue spécialiste de l'aménagement du territoire

Les grands projets d'infrastructure n'ont pas toujours déclenché de contestations locales. Sociologue, directeur de recherche au CNRS, Jean Viard est spécialiste des politiques d'aménagement du territoire et des rapports entre la ville et la campagne. Il voit dans le mouvement actuel l'aspiration d'une frange de la population à tourner la page d'« une économie fossile » et à vivre autrement. **La résistance contre la construction de nouvelles infrastructures a-t-elle toujours existé en France ?**

« Tant que l'Etat a été perçu comme porteur de grands projets motivés par l'intérêt collectif, l'aménagement du territoire a peu souffert de contestation. A la fin des années 1960, lorsqu'il s'agit de créer le complexe portuaire de Fos-sur-Mer, l'Etat est puissant et le gaullisme au pouvoir tient un vrai discours de projet. C'est l'époque du Concorde et du paquebot France. De l'autre côté, le Parti communiste et la CGT tiennent un discours fort sur l'emploi. Les grands projets incarnent cette complémentarité. Dans le Languedoc, on a pu en silence supprimer deux millions de fermes, aménager les côtes et créer des villes nouvelles... **Pourtant, avec Mai 68, l'esprit de contestation a ébranlé le pouvoir gaulliste. Des revendications écologiques, sur le mode de vie, sont apparues. La lutte du Larzac prend forme en 1973...** Oui, mais le rapport de force reste encore largement en faveur de

l'Etat. En 1973, EDF peut construire le barrage de Sainte-Croix sur le Verdon en inondant une vallée agricole et un village. La protestation existe mais le gouvernement parvient à la gérer. Autre exemple, quand on fait Sénart, en Seine-et-Marne, dans la vague de la création des villes nouvelles au début des années 1970, l'Etat bouscule sur 13 communes des dizaines de milliers de personnes en consommant énormément de terres agricoles. Pourtant, il n'y a pas eu beaucoup de protestations. Cela serait difficile aujourd'hui. La société n'est plus portée par de grands projets collectifs ni par une vision claire du bien public. **Les partis politiques ont-ils pris la mesure des résistances locales ?**

La classe politique reste très conservatrice. Elle est orientée vers l'économie financière et industrielle, et ne s'interroge pas sur l'évolution des rapports avec la nature portée par ces mouvements. Dans les années 1970-1980, dans le sillage de Mai 68 et du Larzac, un horizon existait pour « changer la vie ». Cette échappée politique n'existe plus. Le Parti socialiste est en réalité passé largement à côté de 1968, il a peu intégré la culture du débat et la question environnementale. Cela explique en partie la façon dont le gouvernement réagit aujourd'hui, en dépit des inquiétudes légitimes qu'expriment certaines contestations, comme par exemple sur Notre-Dame-des-Landes. **Vous dites qu'il n'y a plus d'horizon**

politique, cela signifie-t-il que ces mouvements de lutte contre les projets ne sont pas politisés ?

Non, mais il n'y a plus de pensée collective, il existe des luttes partagées, des moments aléatoires de rencontre. De petites tribus. Les classes sociales se sont défaits et la tribu/famille joue un nouveau rôle important. C'est une société du bonheur privé et du malheur public. Les jeunes qui occupent les

« Nous vivons dans une société de liberté, de réseaux, et le monde politique s'est très mal adapté à cette nouvelle réalité »

terrains n'ont pas nécessairement d'horizon politique général. Pour eux, l'idéologie de l'économie fossile « solution à tout » doit être remplacée par une économie circulaire structurée autour du local et des circuits courts.

Comme le Larzac, le mouvement contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes dépasse le strict enjeu local...

La lutte n'est pas à la même échelle mais Notre-Dame-des-Landes, comme le Larzac hier, est le totem de notre époque et de nos inquiétudes. Ces militants portent la question de l'empreinte écologique, de la consommation des terres agricoles et des liens de proximité. Alors que les responsables

politiques restent axés sur la production industrielle, et ont du mal à penser que c'est là où on vit bien que les entreprises se développent. Le nouveau musée de Lens va attirer plus d'entreprises que les discours du ministre du redressement productif, Arnaud Montebourg. Le local fait sens dans l'imaginaire collectif, et c'est aux politiques de lier ces attentes à des enjeux européens et globaux. **Ces mouvements ont progressé en capacité d'expertise, en quoi cela change-t-il le dialogue avec les pouvoirs publics ?**

L'accès à l'information grâce à la révolution numérique et à l'élévation du niveau de formation modifie le débat démocratique. Le savoir n'est plus obligatoirement du côté du pouvoir. Toutes les thèses scientifiques, et même les plus erronées, sont accessibles. L'idée qu'il existe une vérité s'est affaiblie. Avant, il y avait le primat de l'ingénieur. Les polytechniciens avaient le pouvoir. Aujourd'hui, il y a un net recul de l'autorité et de la chose jugée, un rejet des grands corps, des hiérarchies. La société est beaucoup plus horizontale. Le vertical, c'était le pouvoir du patron, du prêtre, du père... du président et aussi des énarques qui encombrant les cabinets ministériels ! Nous vivons dans une société de liberté, de réseaux, et le monde politique – en particulier le PS et l'UMP, deux partis très verticaux – s'est très mal adapté à cette nouvelle réalité. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR RÉMI BARROUX

En Allemagne, « les citoyens en colère » sont partout

Ils se sont opposés en 2010 au réaménagement complet du quartier de la gare de Stuttgart, ont obtenu la limitation des vols de nuit à l'aéroport de Francfort, imposé l'abandon d'une troisième piste à celui de Munich, ont contraint le gouvernement à chercher un nouveau centre de stockage de déchets nucléaires en s'enchaînant aux voies ferrées pour empêcher les trains d'atteindre le site de Gorleben... « Ils » sont même devenus suffisamment importants pour qu'on leur donne un nom : ce sont les « Wutbürger », les « citoyens en colère », un terme élu « mot de l'année 2010 » et qui figure désormais dans le dictionnaire.

Difficile de trouver en Allemagne un grand projet d'infrastructure qui ne suscite pas la mobilisation d'opposants. « Même l'électrification d'une voie ferrée semble devenue un problème », admet Cem Özdemir, le président des Verts, dans une récente tribune de la *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. Il fait référence à l'électrification de la ligne Munich-Zurich, décidée en 1985 et toujours pas réalisée en Allemagne, bien que la Suisse ait proposé de la financer.

Empêcheurs de construire

Dans un pays qui a décidé d'abandonner le nucléaire, et qui va devoir construire des milliers de lignes à haute tension pour relier les éoliennes installées en mer du Nord avec les centres industriels du Sud, en Bavière et dans le Bade-Wurtemberg, le phénomène inquiète les partis politiques. Les inondations récentes

ont relancé le débat. Après les crues de 2002, les autorités avaient prévu d'investir des centaines de millions d'euros, notamment pour construire des digues mais, dans de nombreuses localités, les citoyens s'y sont opposés.

Qui sont ces empêcheurs de construire en rond ? Selon une étude de l'Institut de recherche sur la démocratie, publiée fin janvier et financée par BP, ce sont pour l'essentiel des gens sans enfants : salariés à temps partiel, lycéens, enseignants et surtout préretraités et retraités. Des hommes pour 70 % des 200 militants interrogés, bien plus diplômés que la moyenne. Techniciens, informaticiens, biologistes, ingénieurs sont les principales professions exercées. Plus de la moitié se disent sans religion. Enfin, une grande majorité estime que l'Allemagne n'est pas une « vraie démocratie ».

Contre ces mouvements, la réponse des politiques varie. Si, après les inondations, certains ont estimé que l'intérêt public devait prévaloir sur les intérêts privés, la plupart des partis insistent sur une meilleure participation des citoyens « en amont » des décisions. Mais celle-ci n'est pas une garantie de succès. Le Bade-Wurtemberg, pourtant dirigé par un élu écologiste, vient d'en faire l'expérience. Sept villages se sont opposés à un projet porté par le Land. En l'occurrence, il ne s'agit ni de construire un aéroport ni une centrale à charbon... mais de créer un parc national pour protéger le nord de la Forêt-Noire. ■

FREDÉRIC LEMAÎTRE (BERLIN, CORRESPONDANT)